MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 SZEPTEMBER 15. (VII. ÉVF. 18. SZÁM)



ÁRA 1 PENGŐ

Zuhanóbombázóink derekasan megállták helyüket az arcvonalon

(Rep. haditud. Kovács [illegible] szkv. [illegible]v.)

A HONVÉD LÉGIERŐK SÚLYOS HARCOKBAN DEREKASAN MEGÁLLTÁK HELYÜKET

Egy 22 éves repülő szakaszvezető kalandos útja a szabadcsapatoktól a parancsnoki gépig

Érdemes erről a fiúról írni. Valahogy találó megnyilatkozása a magyar zuhanóbombázó század eleven szellemének. Lobogó sötétszőke haját s keskeny arcán a pofaszakállt ugyanúgy viseli, mint századparancsnoka (s valószínű mintaképe), *Lévay százados*. Szürke szemeiben ott imbolyog a kalandvágy s az a valami, amit a közhely merészségnek nevez. Azért mondom, hogy közhely, mert valami furcsa, egyéni szerénység húzódik mögötte. Egyáltalában sok furcsa eredőnek kell közrejátszania az olyan makacs és rejtett kalandvággyal fűtött pályafutásnál, amely mai s itteni, de egy pillanatig sem stagnáló helyzetéig, a parancsnoki gép lövész-távirászságáig, annyi furcsa igyekvésen és 120 bevetésen keresztül elvezette *Sarkady Lajos szakaszvezetőt.*

Középosztálybeli gyerek volt s tizenhatodik éve után az intézetből szökött meg, hogy *az 1938-as szabadcsapatokba* jelentkezzen. A kalandszomjas kis „szabadsághőst" ki is képezték s a Felvidék visszavételénél, Beregszásznál *elsőnek lépte át kisded csapatával a semmivé vált cseh határt.*

— S hogyan folyt élete tovább? — kérdem a légierők egyik leghűségesebb repülőjét.

— Mikor feloszlott a csapat, alázatosan jelentem, hazajöttem s hallottam a délolaszországi repülőtanfolyamról. Azonnal jelentkeztem is, beadtam kérvényemet, de...

— De?

— De későn adtad be, fickó! — vág közbe tréfás korholással *Lévay százados*, akinek *Sarkady* a kedvence. — Míg te a szabadcsapatoknál csavarogtál, lejárt a határidő! Valld csak be.

— Igenis, elkéstem — mondja egy szerény mosollyal. — De *mindenáron repülő szerettem volna lenni* s új kérvényt adtam be a honvédséghez. Igy *sikerült bejutnom korengedéllyel* (tizenhétéves voltam) *a légierőkhöz.* Azonban a földi részhez osztottak be.

Itt aztán elakad az elbeszélés. Századparancsnoka folytatja.

— Az én újoncom volt és a fickó *egy szép napon öngyilkos lett, mert nem lehetett pilóta.* Éppen hogy meg tudtuk menteni. Én már akkor szivesen tettem volna át a pilótákhoz, azonban nem lehetett, mert az volt az előírás, hogy csak a sportrepülőket, akiknek már katonai szolgálatukat megelőzőleg volt kiképzése, lehetett további gépvezetéshez beosztani, illetve már továbbképezni. Ő pedig részint katonáskodása előtt szabadcsapatos volt, részint így is korengedélyesként lett újonc. Azóta azután *csökönyösen jeletkezett újabb és újabb kihallgatásra* és kérte áthelyezését. Azonban katonák vagyunk, minket is irányítanak. Végül is elkerült 1940-ben stuka-lövésztanfolyamra. Innen is szerelt le. Most folytasd tovább...

Sarkady folytatja s így tudom meg, hogy leszerelése után sem vált meg tulajdonképpen a honvédségtől, mert *jelentkezett a hadtestparancsnokságon,* dolgozott. Igy volt akkor is, amikor neszét vette, hogy egykori százada, *Lévay százados stukaalakulata indul a keleti arcvonalra.*

— Éppen utolsó délutáni pihenőm volt, — veszi át ismét a szót a parancsnok — erélyes kopogtatás szállodai szobám ajtaján: *Sarkady!* Hogy mindenképpen ki szeretne velünk jönni a frontra. Hely pedig már nem volt a századnál, talpalatnyi sem. Nem baj, gépkocsivezetőnek benyomjuk. De ekkor ő már máshová tartozott állományilag! Volt természetesen nagy fejtörés, valamikép teljesíteni akartam a szép kérelmet. Végül is sikerült huszonnégy óra alatt megoldani az áthelyezést, amely után egy órával indultunk is.

Igy került Sarkady Lajos először a frontra. Itt önszántából elvégzett egy gyors távirászkiképzést s egyik bajtársa betegsége alkalmával *azonnal jelentkezett is helyette bevetésre.* Igy kezdett végre repülni! Azonban ezt sem kevésbbé kalandosan, mindjárt a tizenegyedik bevetésnél gépüket lelőtték, a szenvedélyes, makacs repülőcsemete *30 szilánknyi sérülést szenvedett.*

— És hogyan menekült mégis meg? — kérdem érthető várakozással.

— Semmi sem volt az egész, jelentem alázatosan, csak kényszerleszállást kellett végeznünk — válaszolta szerényen. — *Bekötöttek és harmadnap már jelentkeztem is újra bevetésre.* Mindig helyettesítettem. 1944 januáriában azután leváltották a századot, tavasszal pedig leszereltem. De csak néhány napig voltam civil, mert olyan hír volt hogy újjá alakulva, ismét megy ki a század és én sem akartam kimaradni. Jelentkeztem, aláírtam egy év továbbszolgálatot s mikor kijöttünk, a *százados úr maga mellé vett a parancsnoki gépre* lövész-távirásznak. Igy most már *a 120-ik bevetésnél tartok*

— Ujabb légikalandja volt?

— Most, amikor másodszor kijöttünk, a nyolcadik bevetésnél megsérült a gépünk s valahol, egy látszólag elhagyott arcvonalszakaszon, egy mocsárra szálltunk le, lerobbantva a futókat, hasra. Kovelnél történt. *A százados urat elsősegélyben részesítettem,* a hasraszállásnál szakadt fel a homloka a felütődéstől s kezünkben egy-egy géppisztollyal, elindultunk olykor térdig süppedve a mocsárban. Gondtalanul ballagtunk a legközelebbi saját, illetve német alakulat felé, ahol már messziről rémülten figyelték közeledésünket. *Utólag tudtuk meg, hogy a mocsár el volt aknásítva, aknamezőkön gyalogoltunk keresztül, vidáman és mitsem sejtve.*

A többit már négyszemközt meséli róla parancsnoka. Hogy — mint mondja — annyira „szemtelenül" nyugodt a legizgalmasabb bevetéseknél is, hogy többízben előfordult: *a gép-*



Indul a század



Felszállásra kész a magyar zubó


Támadáshoz előkészülni...


A zubók parancsnoka bejegyzi a térképre a célpontot


6000 méteren

puska kezelése közben zavartalanul fényképezte a támadó vadászokat. S a legpompásabb lövész-távirász, annak ellenére, hogy hivatalosan még nincs is annak minősítve; harctéren lévén, eddig sem idő, sem mód nem volt rá. Lehet, hogy ezért nem érkezett még mindig válasz *a nagyezüstre történt felterjesztésre* — teszi hozzá Lévay százados. *Kisezüstje, bronz vitézségi érme és német vaskeresztje minden esetre már megvan Sarkady szakaszvezetőnek. S már útban van az I. osztályú vaskereszt is.*

Egyébként a zubószázad kedvence *frontraindulása előtt nősült, felesége több nyelven beszélő bölcsészhallgatónő* s valószínűleg a kedves fiatalasszony hatása, hogy: Sarkady Lajos magánúton már a hetedik gimnáziumot végzi s *decemberben már a nyolcadikból szeretne vizsgázni.* Faggatás közben az is kiderül, hogy érettségi után *még egyetemre is készül,* de mindemellett végleges hivatásként — már eredetileg is, hiszen annyit szurkolt és küszködött érte — *repülő akar maradni.*

— De pilótát is csinálok belőle! Jutalmul. Mert ennél lelkesebb, hűségesebb fiút életemben keveset láttam, *minden repülő katonának csak példaképe lehet* — mondja befejezésül Lévay százados, a mi kalandos Sarkadynk mintaképe.

Teljes gőzzel működik a repülőhíradó szolgálat!

Egy áttelepülés a repülődandár híradói között...

Este még arról beszélgettünk Höhr Ferenc főhadnaggyal és Szabó Károly zászlóssal, a repülődandár híradótisztjével, hogy mily fontos, sőt egyik legfontosabb szerve a repülőalakulatoknak a jól kiépített híradószolgálat, amelynek működéséről pedig a legtöbben csak annyit tudnak, hogy van, hogy működik a telefon, a géptávíró, rádió s összes felszerelései, de azt, hogy különösen hadműveleti területen mindennek az összeköttetésnek a lehetősége, annak megteremtése mily fáradságos, műszerpontosságú munkát és körültekintést igényel, mennyire felelősségteljes, igen kevesen tudják. Miben is áll ez a híradószolgálat a repülőknél? Befejezetlenül maradt akkor ez a kérdés, hiszen erről a legmegfelelőbb tapasztalatot építésnél vagy bontásnál lehet tenni, mert anélkül, tapasztalat híján, csupán akadémikus előadás marad minden idevágó téma. Ezzel feküdtünk le, miután délután megtekintettük az összes berendezéseket.

Reggel, alig érkezem szállásomról a dandár egyik állomáshelyére, nyüzsgő hangyaboly fogad. Személy- és tehergépkocsik jönnek-mennek, futárok érkeznek, futárok szállnak fel: éjjel kettőkor néhány részleg parancsot kapott az áttelepülésre, már csomagolnak is, a többi aznap este és másnap indul útba, részint gépkocsioszlopokkal, részint a reptérről, gépeken. Dél lesz, mire megtalálom híradótisztünket, már javában irányítja a bontást, amellyel egyidőben már kezdődik is a telepítés, hiszen vonalak és teljes összeköttetés nélkül pillanatig sem maradhat a dandár, különösen repülőknél, ahol egymástól jó távol működnek az alakulatok.

— Most legalább megnézheted gyakorlatban, miben áll a mi munkánk — kiáltja felém messziről. Mint láthatod, a rádiós raj szerelvényeivel már útrakészen is áll, az ott elől a rádió-típusgépkocsi, a többi tehergépkocsin már indul is velük, az úgynevezett központraj. A típuskocsi minden pillanatban üzemképes, tehát, ha bármi akadály merül is fel, az tartja az összeköttetést. Ugyanilyen rádió-kocsik működnek azoknál a repülőalakulatainknál, ahol a felszállt, bevetésre menő gépek rádión való irányítása szükséges. Az új állomáshelyen tehát elsőnek a rádióraj települ, illetve vele együtt már megy is egy kis központraj, úgyhogy mire a teljes központ lebontása befejeződik, amott már jelenti is az előrement központraj: települtem!

Egyszóval a repülődandár híradó szerve úgy működik, hogy még a telefonösszeköttetés sem szakad meg áttelepülés közben — amely pedig repülőalakulatoknál egy-kétszáz kilométert is jelenthet — pillanatokra sem. Szabó zászlós-



A lomnici csúcs felett

A hegyek között már a Kis-Alföld terül el

FUTÁRGÉP A KÁRPÁTOK FELETT



Egy gyönyörű gleccseres hegyoldal



Felhők hömpölyögnek a völgyekben

közben már a nehézkábelek bekötési helyéhez vezet, ahol a nehézkábelekben futó vonalak és mellékállomások, könnyűkábelek vezetékei 4—5 lirán keresztül futnak be a telefonközpontba. Itt is már javában áll a bontás. A fényképek élethűen bemutatják a repülő híradók szorgalmas munkáját, amely a dandár összes vonalain folytatódik erős ütemben, leszerelés és csomagolás, azonnal az útrakész járművekre. Az egész környéken kábeldobokkal ügyködő katonák dolgoznak sietve, hiszen itt minden perc számít, nem is emberek, egész alakulatok élete és halála, valamint eredményes, ütőképes működése függ az ő lelkiismeretes gyorsaságuktól. A híradótiszt, mintha nem is egy fő volna, itt is, ott is feltűnik, mindig és mindenütt, ott, ahol éppen személyes irányítása szükséges.

Az egyéb részlegek csomagolása és útbaindulása közben eljutunk a dandárparancsnokság főépületéhez, ahol javában szerelik a mellékállomásokat.

— Hogy áll a bontás?

— Alázatosan jelentem — vágódik oda egy szakaszvezető — már csak a vkf. úr állomása, valamint a repülőtéré van hátra.

— Minden bontásnál és áttelepülésnél ugyanis — magyarázza Szabó zászlós — a vezérkari főnök úr vonala marad utoljára. Mikor már mindenki felrakodott, ezen a vonalon veszi fel az utolsó jelentéseket s adja ki utolsó utasításait, mielőtt felszállna gépével. Ő utána már csak ez az egy munka van, miközben elkészül a felmálházás is és bizony sokszor partizánokon, felrobbantott hidakon keresztül halad új települési helyére a híradóoszlop, hogy ott azonnal elkezdje építési munkáját. De mire a vezérkari főnök úr odaér, ott már az előrement részleg üzemkész műszerekkel és állomással is fogadja, úgyhogy a hadműveletek irányításában pillanatig sem áll be szünet.

Eközben jelentik, hogy már megtörtént a géptávíró bontása is, sőt útban van az új településhely felé. A rádió és telefon hírszolgálati eszközein kívül a hosszabb, bizalmas és rendszerint siffrírozott parancsok és jelentések továbbításánál szükséges ez az elengedhetetlen masina.

— Ezzel, úgy-e, itt csak a dandár maga rendelkezik?

— Természetesen, néhány alakulat kivételével. A többinél — miután német bajtársainkkal működünk együttesen — az alakulat részére géptávírón leadott szöveget a legközelebbi német központ továbbítja.

Az első részleg elindulása óta jóformán néhány óra telt el. A nagy német központba bekötött vonal másik végén már jelenti is az előrement központraj és rádióraj: „települtem!" Ott van már a híradóparancsnok is, Höhr főhadnagy úr, aki viszont jelentést kér az itteni munkálatokról.

— Minden kész, bontok — mondja be Szabó zászlós s néhány perc mulva az oszlop kigördül a most már „régi" településhelyről. Mire odaérnek az újra, az előrementek munkája javában áll s a településhelyeikre beérkező repülőalakulatokat javarészt üzemkész vonalak várják.

Kováts Attila karp. szkv. rep. haditudósító



A PUMÁK EGY NAPJA

(Befejező rész)

— A pumáknak 15 perces készültség!

A megafon hangja vágott bele Tóth hadnagy szavaiba. Druminak felcsillan a szeme és a puma-vadászok egyszerre felvillanyozódnak. A készültség szigorítása azt jelenti, hogy ellenséges gépek közelednek. Enyhe izgalom vesz erőt mindegyikünkön, a küzdelem előtti feszültség izgalma. A pumák kezük ügyébe készítik a pilótamellényt, a repülősapkát, szemüveget, kesztyűt és az oxigénkészülék csutoráját.

— Még nem fejezted be a kaland elbeszélését — fordulunk ismét Tóth hadnagyhoz, aki éppen szemüvegén talált valami kis igazítanivalót, amit, úgylátszik, még sietve rendbe akar hozni felszállás előtt.

— Azután már nem történt sok érdekes — mondja el Drumi nehéz légiharcának utolsó felvonását. — Mikor hűséges Messzerem felrobbant, én szerencsére már elég távol himbálództam az ejtőernyő kötélzetén. Egy kis dunántúli város mellett értem földet. A határban többen nézték a légiharcot és először azt hitték, hogy ellenséges pilóta vagyok s el akartak fogni. Mikor meggyőződtek arról, hogy magyar repülő vagyok, nagy szeretettel vettek gondjaikba és bevittek a városba. Érdekes véletlen folytán éppen ide szállították be az általam lelőtt amerikai pilótát is, akiről csak most hallottam, hogy ejtőernyővel sikerült kiugrania és ő is ezen a tájon ért földet. Mivel az értünk küldött gépkocsira várnunk



Tóth Lajos hadnagy, egyik legeredményesebb vadászrepülőnk

kellett, egész délután együtt voltunk és valósággal összebarátkoztunk. Este barátságosan váltunk el, ő még egyszer gratulált, majd elindultunk két irányba: én a pumaszállás felé, ő meg a fogolytáborba.

Ismét a megafon hangja szakítja félbe Tóth Drumi szavait:

— A pumáknak 10 perces készültség!

Most már mindenki készülődik. A szerelők lázasan végzik az utolsó simításokat, még egyszer ellenőrzik, elég benzin van-e a Messerschmittek gyomrában és mindegyik géppuskának megvan-e a maga lőszeradagja? A gépekről leszedik a védőponyvákat és felhajtják a vezetőülés üvegburkolatát.

Mindenki feszülten figyeli a megafont, mond-e valami újat?

— Valahol az Adria felett lehetnek most — jegyzi meg egyikünk. — Vajjon hányan lesznek? — kérdezi szinte önmagától. Mintha válasz lenne a kérdésre, ismét megszólal a hangszóró:

— Kb. ötszáz négymotoros bombázóból álló kötelék több hullámban, távolsági vadászok kíséretében az Adria felől berepült Horvátországba és észak felé tart — halljuk a helyzetjelentést.

— Megesszük őket! — zúgják a puma-vadászok és szinte látni véljük, hogy a Messzerek oldalán a pumafej is vérengzőbben vicsorog.

A megafon bemondásai most már gyors egymásutánban következnek. A gépeket teljesen indulásra kész állapotba hozzák a szerelők és beindítják a motorokat is. Mindenki feszülten várja, mikor hangzik el az ülőkészültség bejelentése, ami a felszállás előtti utolsó készültségi fok. Nem kell sokáig várni!

— Ülőkészültség! — halljuk a hangszóróból és a pumák gépeikhez sietnek. Beszállnak, becsatolják magukat az ülésbe és minden pillanatban felszállásra készen várják a riadó jelét. Valamennyi légcsavar forog már, minden eddiginél erősebb zúgás tölti be a levegőt, a feszültség nőttön-nő.

Szinte felszabadulás érzésével tölt el mindenkit, mikor felhangzik a riadó és az osztály megkapja az indulási parancsot. önkénytelenül szorongó érzés fog el, mikor arra gondolunk, vajjon milyen újabb veszélyekkel néznek percek mulva szembe a fiúk, de rossz érzésünk pillanat alatt elszáll, mikor a puma-vadászok gondtalanul vidám tekintetével találkozik szemünk. Egy villanásnyi ideig tart ez a szembenézés s máris felszállnak a gépek. A vezetőfülkék üvegborításai lecsapódnak, a motorzaj még erősebbé válik és a légcsavarok szinte elrántják helyükből a gépeket. Alig gurulnak néhány métert a kerekek a repülőtér zöld füvén, máris levegőbe lendülnek a Messzerek és hatalmas kört írva le felettünk, harci alakzatba rendeződik az osztály. A szabályos kötelékben repülő gépek villámgyorsan emelkednek, majd pillanatok alatt eltünnek abban az irányban, ahonnét az ellenséges bombázók közeledését jelezték.

A rettegett fehérkeresztes vadászok ismét harcba indulnak! Mint eddig már annyiszor, ma megint az ellenség elé repülnek, hogy megvívják hősi harcukat a túlerővel . . . Kezünk önkénytelenül búcsúintésre lendül és utánnuk kiáltjuk a repülőköszöntést: — Jó leszállást! . . .

Stirling György

Ujabb magyar nemzetközi rekord!

Az egész magyar repülőtársadalom örömmel értesült arról, hogy Méray-Horváth Róbert két szép rekordja után újabb nemzetközi vitorlázó csúcseredmény került magyar kézbe. Szomolányi Károly, vitorlázórepülőgárdánk egyik legkiválóbb tagja, a hármashatárhegyi Központi Vitorlázó Keret vezetője, a segédmotoros vitorlázógépek kategóriájában megdöntötte a fennálló nemzetközi időtartamrekordot. Motor-Baby-típusú gépével 6 órát és 7 percet volt a levegőben és ezzel csaknem ¾ órával javította meg az eddigi világcsúcsot. Gépével — mely tudvalévőleg a népszerű német mindenes gyakorlóvitorlázónak, a Grunau Babynek segédmotorral felszerelt változata — augusztus 24-én szállt fel a hármashatárhegyi telepről és a hegy feletti áramlások kihasználásával sikerült a kimagasló eredményt elérnie.

*

A legfrissebb nemzetközi rekord tulajdonosával az érdi repülőtéren találkoztunk össze, ahol az időtartamrepülés nemzetközi hitelesítéséhez még szükséges, előírt műszaki próbának tesz eleget. A segédmotoros vitorlázógépek csoportjában ugyanis az a feltétel, hogy a géppel egy 8 méteres akadályt kell átrepülni, 250 méter távolságon belül startolva, másrészt ugyanilyen távolságon belül le is kell szállni.

Éppen felszálláshoz készülődik, mikor gépe mellé érünk. Az interjút repülés utánra halasztjuk és felhasználjuk az alkalmat, hogy jól megvizsgáljuk a Motor-Babyt. A szépformájú kis gépre egy 634 köbcentiméteres, 18 lóerős tolólégcsavaros Kröber-segédmotor van felszerelve, mely ügyes áramvonalazása és kis súlya folytán alig rontja a gép vitorlázó-repülőtulajdonságait.

Szomolányi már bent ül a gépben, a motort beindítják és elstartol, hogy átugorja az előttünk 250 méterrel 8 méter magasra felengedett léggömböt. A kis motor meglepő gyorsan felgyorsul és könnyen emeli a gépet, úgyhogy jó néhány méterrel az előírt magasság felett repül át az akadályon. A leszállás még könnyebben megy, Szomolányi az akadály után leveszi a gázt és szépen siklatja a gépet. Kilebegteti és kb. 50 méterrel a kijelölt vonal előtt ér földet. A kifutás pár méter, tehát a műszaki próba is sikerült, a világcsúcs már biztos!

A gépből kimászó Szomolányinak immár másodszor gratulálunk a többiekkel együtt, majd igyekszünk csendesebb környezetet keresni, ahol elmondathatnánk vele a rekordrepülés előzményeit és történetét. Szomolányi szerényen hárít el magától minden dicséretet, bár látszik rajta, hogy örül, de — mint mondja — nem saját személyes sikerének, hanem annak, hogy újabb nemzetközi rekord került magyar kézbe. Szeretnők hallani, hogyan jött az az ötlete, hogy Motor Babyvel kíséreljen meg rekordot repülni, hiszen az minden magyar vitorlázórepülőt érdekelhet, miként támad a gondolat, mely egy rekord szülőanyjává válik.

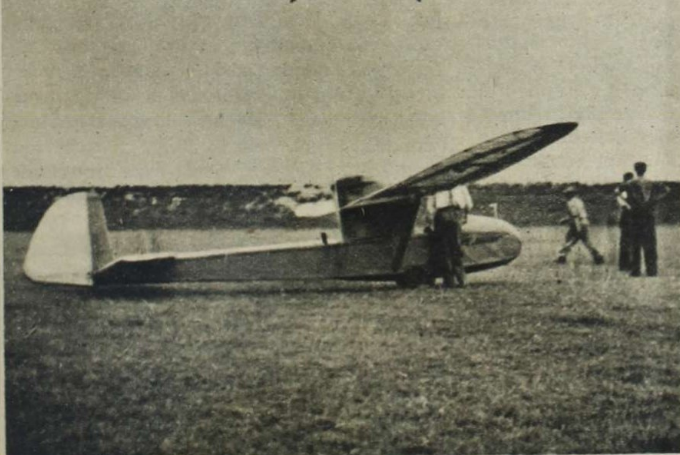
— Az egész repülés véletlen műve volt — kezd készségesen mesélésbe Karcsi —, hiszen álmomban sem jutott eszembe, hogy ilyen szokatlan kategóriában próbálkozzam rekordrepüléssel. Hogy legelölről kezdjem a történetet, még augusztus közepetáján egyik napon lejöttem a Hegyről és benéztem néhány percre a MAeSz-be, ahol Hültl főtitkár urral volt valami elintéznivalóm. Várnom kellett rá és várakozás közben láttam meg az íróasztalán a FAI-nak egy versenyszabályzatát, melyben kimutatások voltak a fennálló világrekordokról, a számontartott kategóriákról és az egyes kategóriákban előírt feltételekről. Ahogy szórakozottan lapozgattam a füzetet, megakadt a szemem a segédmotoros vitorlázógépek részére kiírt lehetőségeken. Feltűnt, hogy milyen kicsi a fennálló időtartam világrekord, hiszen — mint láttam — még a háború előtt repülte BAK II. típusú gépével egy lengyel pilóta és értéke 5 óra 24 perc volt. Sokat még nem repültem segédmotoros vitorlázóval — alig 8 órát —, de úgy éreztem, hogy könnyű lenne azt a rekordot megdönteni. Gyorsan megnéztem a rekordrepülés feltételeit és összehasonlítottam a lengyel gép adatait a Motor Baby adataival és minden biztatónak látszott. Ekkor már meg is született az elhatározásom, hogy megkísérlem a csúcseredmény megdöntését, miért ne legyen ez a rekord is magyar tulajdonban? Könnyen megszerezhető rekordot nem megszerezni vétek lett volna és a kategória is tetszett, mert a Motor Babyvel mindig szívesen repültem.

— Ehhez hasonló véletlen még megtörténhetne néhány vitorlázórepülőnkkel, biztosan eredményezne egy-két új rekordot! — vetjük közbe.

— Tökéletesen igazad van, — csillan fel Karcsi szeme — nekem is azonnal megjárta az eszemet! Nem minden magyar vitorlázórepülőnek van módjában ismerni a rekordokat és a feltételeket s nem juttat a véletlen ilyen kimutatást a kezükbe, mint nekem. Ha azon a napon nem látom meg, hogy ebben a kategóriában milyen könnyen megdönthető csúcseredmény van nyilvántartva, sohasem jutott volna eszembe felszállni a Motor Babyvel. Véleményem szerint számtalan értékes eredmény születnék. Ez mindenképpen ösztönzésként szolgálna és biztosra veszem, hogy sok olyan rekord kerülne magyar kézbe, ha a vitorlázórepülőinknek időről-időre közreadnánk a nemzetközi rekordok listáját és hozzáférhetővé tennénk számukra az egyes ktegóriák feltételeit, melyek létezéséről senki sem tud. A magyar vitorlázórepülés ma abban a szerencsés helyzetben van, hogy szinte vetélytárs nélkül áll a világon és halomra dönthetné a háború előtt beállított eredményeket. Minél több rekordot sikerül most megszereznünk, annál jobb neve lesz a magyar vitorlázórepülésnek a háború után. Na, de ezek általános szervezési kérdések, ezekbe nem szólok bele, mert nem rám tartoznak ... — legyint lemondóan a kezével.

— Megjegyzésed feltétlenül helytálló és nem is megoldhatatlan probléma! De most már térjünk magára a repülésre, illetőleg előbb halljunk annak előkészületeiről is valamit! — fordítjuk a szót ismét kérdésre.

— Igazad van, térjünk a tárgyra! Tehát, körülbelül egy heti előkészítés után, ami nem igen állt másból, mint


A Motor Baby az érdi repülőtéren



Szomolányi Károly a Motor Baby vezetőülésében



A Motor Baby átrepüli a nyolcméteres akadályt; a műszaki vizsgán megfelelt, a rekord hitelesíthető

időjárásmegfigyelésből, augusztus 24-re tűztem ki az indulást. Pontos tervet készítettem a repülésre, mert a segédmotoros vitorlázógépnél a motor teljesítményének ügyes és gazdaságos kihasználásában van a „trükk". Ugy gondolkoztam — és igazam, is lett — hogy a fontos az, hogy a motor leállásának pillanatában minél nagyobb magasságom legyen, mert akkor siklással még sokáig levegőben maradhatok.

— Mi a motor működési időtartama?

— A versenyszabályok értelmében 20 liter benzin vihető fel, ami a motor állandó utazósebességen való működése mellett mintegy 3 órai repülésre elegendő. Én természetesen nem járattam állandóan teljes munkateljesítménnyel a motort, hanem ahol emelőáramlást találtam, szépen vitorláztam, hiszen itt van a segédmotoros vitorlázógépek előnyös oldala.

— Ilyenkor teljesen leállítottad a motort? — kérdezzük.

— Sajnos egészen nem lehet leállítani a motor működését, mert akkor nincs mód az újra való megindításra — magyarázza Karcsi. — Csak a légcsavart lehet lekapcsolni, a motor üres járással tovább megy. Igy — bár jóval kevesebbet — de mégis csak fogyaszt állandóan üzemanyagot. Már gondolkozom azon, hogyan lehetne megoldani a levegőben való teljes motorleállítás és újra megindítás kérdését, amivel, — ha sikerülne — lényegesen meghosszabbítanók a motor működési időtartamát.

— Ha ez sikerül, valóban sokkal tökéletesebb lesz a gép üzeme! — Az indulásra mikor került sor? — folytatjuk a kérdezést.

— Reggel 9 órakor startoltam a Vöröskővár oldaláról, ragyogó napos időben. Enyhe északkeleti szél fujt és termikekre bőven volt kilátás. Minden simán ment és már több mint másfél órát voltam levegőben, mikor megszólalt a légiriadót jelző sziréna és le kellett szállnom. Elhiheted, mennyire fájt a szívem, amíg a legszebb időben a földön rostokoltam, de ez is eltelt és utántankolással háromnegyed 2-kor szálltam fel újra.

— A külső körülmények nem változtak meg a kényszerszünet alatt?

— Szerencsére nem és minden olyan jól ment, mint az első felszálláskor. Nagyon sok termikre akadtam és lefojtva a motort, a legkisebb emelőáramlatban is spiráloztam, amíg lehetett, egyszóval nagyon takarékoskodtam az üzemanyaggal. Ha kifogyott alólam a hőlég, bekapcsoltam a motort és magasságot igyekeztem nyerni, illetőleg kerestem arrább másik emelőáramlást — fejezi be Karcsi.

— Hogyan emelkedik a Motor Baby?

— Elég szépen húzza felfelé a kis motor, percenként háromnegyed métert. Ezzel szemben annál jobban merül, nem is adja másfél méter alatt. Ha egyszer a Motor Baby merülni kezd, vagy gyorsan gázt kell adni, vagy ha ezt már nem lehet, azonnal leszállóhelyet kell keresni. A siklószáma viszont meglepően jó, jobb, mint motornélküli kivitelben — halljuk Szomolányi érdekes magyarázatát.

— Milyen emelésekkel találkoztál repülésed közben?

— A vitorlázórepülésre alkalmas emelő levegőmozgások — termik, lejtőmenti szél és vízszintes irányú áramlás — közül leginkább az áramlásokat használtam fel. Már több állandójellegű áramlást ismerünk a Hármashatárhegy lejtői felett, de most még újabbakat fedeztem fel. Kora délután hosszú ideig vitorláztam egy áramlatban, mely párhuzamosan a lejtővel, Pesthidegkút főutcája irányában haladt, estefelé pedig a Hegy dunafelöli oldalán, az óbudai téglagyár felett találtam egy másikat. Mindegyik igen jól emelt és csak arra kellett mindig vigyáznom, hogy oldalt ki ne repüljek az áramlás aránylag keskeny csíkjából. Érdekes, hogy mennyi ilyen állandójellegü áramlás van a hármashatárhegyi terep felett, csak még keveset ismerünk közülük — mondja Szomolányi.

— Meteorrepüléseket kellene végezni mindenfelé, hiszen a növendékképzésnek előnyt jelent minél több ilyen állandó áramlás ismerete! — fűzzük hozzá.

— Természetesen, hiszen a Hármashatárhegy még mindig kiaknázatlan lehetőségek egész sorát rejti magában, csak fel kell fedezni ezeket! A légkör tanulmányozására pedig éppen a Motor Baby kiválóan használható, mert olyan területek fölé merészkedhet vele az ember, ahová alacsonyan, rendes vitorlázógéppel a rossz leszállási lehetőségek miatt eddig nemigen jutott el. Igy szinte „felmérhető" lenne az egész Hegy feletti légtér, ami ideális vitorlázóteleppé avatná.

— Hát arról nem lehet vitatkozni, hogy a Hármashatárhegy terepe viszonylatban is kitünőnek mondható és ehhez szervesen kapcsolódnak a szerencsés szélviszonyok. Semmiféle áldozatot nem kellene sajnálni, hogy a Központi Vitorlázó Keret és annyi más egyesület otthona valóban egyedülálló mintaterep legyen, s ennek egyik feltétele, hogy a légköri mozgások teljesen ismertek legyenek mind az oktatók, mind a növendékek előtt.

— De hogy folytassam a rekordrepülés történetét — fordítja kis kitérő után a szót ismét a repülésre Szomolányi — mint már mondtam, a termikeket és főkép az áramlásokat kihasználva minden különösebb esemény nélkül köröztem a Hegy felett. Igy ment ez egészen este 7 óráig, amikor láttam, hogy már nem sokáig tart az üzemanyag. Ekkor éppen Óbuda feletti áramlásban repültem, tehát igyekeztem még minél nagyobb magasságot elérni, amíg lehetőségem volt rá. 1250 méteren voltam, mikor pontosan 5 és fél órai repülés után leállt a motor. Innét kezdve azután a legkisebb emelést is kihasználva húztam az időt, úgyhogy végül 6 óra és és 7 perces levegőbentartózkodás után, kevéssel 8 óra előtt értem földet a starthelytől néhány méterre — fejezi be a repülés történetét Szomolányi Karcsi.

— Tehát így zajlott le a véletlenszülte rekordrepülés! A Motor Babyról egyébként mi a véleményed? — tesszük fel az utolsó kérdést.

— Csak jót tudok mondani a gépről! — hangzik a válasz. — Jóindulatú és kitünő repülőtulajdonságokkal rendelkezik. Általában a segédmotoros vitorlázógépet kitünő megoldásnak tartom, mert gazdaságos üzemü és vezetése nem igényel nagy munkát, hiszen akármelyik C vizsgás vitorlázó elkormányozza. Egy-két tökéletesítenivaló van ugyan rajta, így már a már említett vitorlázásközbeni teljes motorleállítás megoldása és a nagy merülősebesség csökkentése. De ezek mind megoldható feladatok és érdemes volna magyar tervezőknek is foglalkozni az ezeknek a hibáknak kiküszöbölésével megtervezett segédmotoros vitorlázógép megteremtésével! — mondja végezetül.

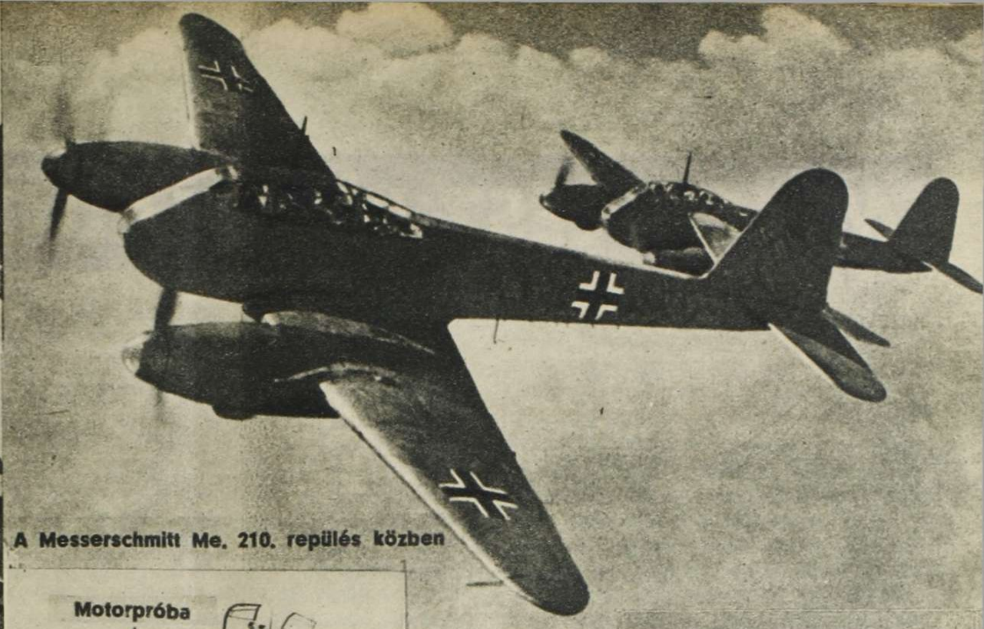
— Valószínű, hogy a segédmotoros vitorlázó a jövő népautója lesz, ezért kétségkívül nem lenne hiábavaló munka egy magyar típus megépítése! — fűzzük hozzá.

Ezzel be is fejezzük a beszélgetést. Szomolányi repülőmultja után érdeklődünk még néhány szóban és megtudjuk, hogy 1932 óta repül, s legszebb élménye Tasnády Lacival az 1941-ben rendezett nemzetközi csillagtúrán vontatásban repült emlékezetes 1300 km-es magyarországi körút. Legbüszkébben azonban arról beszél, hogy a vezetése alatt álló Hegyen évről-évre javulnak az eredmények és a legutolsó kiképzési esztendő mérlege minden előzőt fölülmult. Szomolányi nemcsak kiváló repülő, hanem elsőrangú oktató is, aki legfőbb feladatának az utánpótlás nevelését tartja. Hogy a magyar vitorlázórepülés jövendő rekorderei nála jó kezekben vannak, arról biztosak lehetünk!

(St—gy)


A Me. 210. zuhanóféke


Jól látható a Me. 210. hátrafelé tüzelő géppuskája


A Messerschmitt Me. 210. repülés közben


Motorpróba

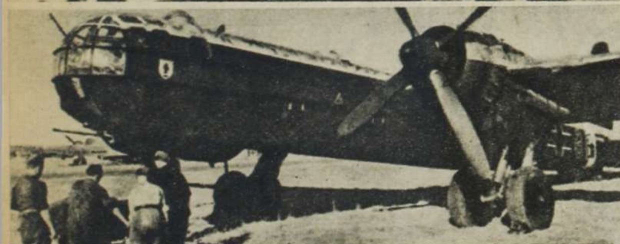
Uj német harci repülőgépek

A Messerschmitt Me. 110. rombológép továbbfejlesztéséről, a Me. 210. többfeladatos harcigépről lapunk már több ízben közölt adatokat és képeket. Most végre abban a helyzetben vagyunk, hogy a gépről német források közlései nyomán és ennek kapcsán a magyar légügyi hatóságok engedélyével adatokat és fényképeket közölhetünk. A Me. 210. gépnek magyar részről történt bevetése nem újdonság, hiszen a lapokban és a rádióban is hallhattunk a gépről és bevetéseiről. A magyar gyorsbombázók is ezt a gépet használják.

A Me. 210. kétmotoros, mélyszárnyú, teljesen fémépítésű gép. A Me. 110. géptől elsősorban nem osztott kivitelű oldalirányműve és rövid orra különbözteti meg. A gép személyzete két fő: repülőgépvezető és rádióslövész. A törzs hossza 11.20 méter, a szárnyszélesség 16.40 méter. A gépbe két Daimler—Benz-motort építenek be, részben a DB. 601. F., újabban a DB. 605. mintájú hajtóműegységet. Zuhanóbombázásra való alkalmazásra a gép szárnyán zuhanóféket is találunk, ez felépítésében hasonlít vitorlázógépeink szárnyfékeihez.

A gép sebességi adatainak közlése egyelőre nincs megengedve, annyit azonban mondhatunk, hogy ez minden tekintetben alkalmassá teszi sokoldalú feladataira: felderítőként, bombázásra s főleg nappali és éjtszakai vadászatra. A német hivatalos közlés megemlíti még, hogy a gép főleg a négymotoros angolszász bombázók ellen vált be jól.


A He. 177. orra


Hosszan előrenyúló orr-rész jellemezi a He. 177-et

Sokat beszéltünk és írtunk a Heinkel He. 177. mintájú gépről s most végre a német hivatalos körök is nyilvánosságra hozták a gép néhány adatát és fényképeit. A He. 177. kétmotoros nehéz bombázógép. Kísérleti példányait felszerelték a kettős DB. 606., illetve 610. motorokkal is, főleg mert a gépbe 2000 lóerő körüli hajtóműegységek kellenek. A gép itt ábrázolt változataiban valószínűleg BMW. 801. vagy 802. csillagmotorok vannak. A gép személyzete hat főből áll: repülőgépvezető, megfigyelő, rádiós, szerelő és két lövész. A gép tervezésénél elsősorban könnyű gyárthatóságra törekedtek s ezért vannak a gépnek oly egyszerű, de célszerű vonalai. Feltűnő az aránylag nagy oldalirány-sík, amely mögött van a hátsó géppuskaállás. A futómű mindkét oldalon kettős, a kerekek egymástól függetlenek.

A gépet nagy hatótávolsága távolfelderítő és távolbombázó feladatokra, valamint tengeralattjárók biztosítására igen alkalmassá teszi.


A hátsó lövész helye a He. 177-en



A Heinkel He. 177. harcigép

MIKOR LESZ LÉGIRIADÓ?

A légiháborúnak az anyagi rombolásoktól eltekintve, a nemzet háborús teljesítménye szempontjából talán legkellemetlenebb vonatkozása, hogy rengeteg munkaóra megy hiába veszendőbe a támadásokra való várakozás, szóval közvetlenül a légiveszély jelzését megelőző idő során. Éppen ennek köszönhető, hogy légvédelmi hatóságaink új riasztási rendszert léptettek életbe s hogy a rádióadott időközönként »légvédelmi tájékoztató«-ban ad helyzetképet a hazánk légterében tartózkodó ellenséges gépek erejéről és repülési irányáról. A légvédelmi tájékoztató sorozatából csaknem teljes bizonyossággal következtethető a támadó gépek útvonalára és ezzel kapcsolatban arra is, hogy abban a körzetben, ahol mi tartózkodunk, lesz-e légiriadó vagy sem.

A körzetek felosztása

Ahhoz, hogy a légójelentések sorozatában sikerrel tudjunk tájékozódni, természetesen jól kell ismerni hazánk földrajzi helyzetét és ezzel kapcsolatban az egyes körzeteknek nevet adó városok pontos fekvését. Ehhez azonban tudni kell azt is, hogy a körzetek névadó városai legtöbbször nem a körzet valódi súlypontjában fekszenek, hanem a körzet területén előforduló legjelentősebb helység nevét jelzik. Így a budapesti körzet sem szorítkozik a főváros szűkebb értelemben vett területére, hanem Budapesttől sok kilométerre délre és északra, valamint keleti és nyugati irányban terjed.

Az tehát, hogy a budapesti körzetre elrendelik a légiveszély közlését vagy légiriadót, nem jelenti azt, hogy a támadás közvetlenül Budapest ellen irányul, csupán azt, hogy az ellenséges gépek a megszabott távolságra megközelítették a körzet határát. Ha tehát elrendelik a légiriadót, úgy még bizonyos »biztonsági időt« ad az a távolság, amelyet a körzet határától a körzet névadó központjáig meg kell tenni az ellenséges gépeknek. Ez a távolság, éppen az említett okok miatt körzetenként változik, fővárosunk esetében déli irányban 6—8 perc, északi irányban ennek többszöröse az az idő, ami a körzet határát elért ellenséges gépet a fővárostól elválasztja.

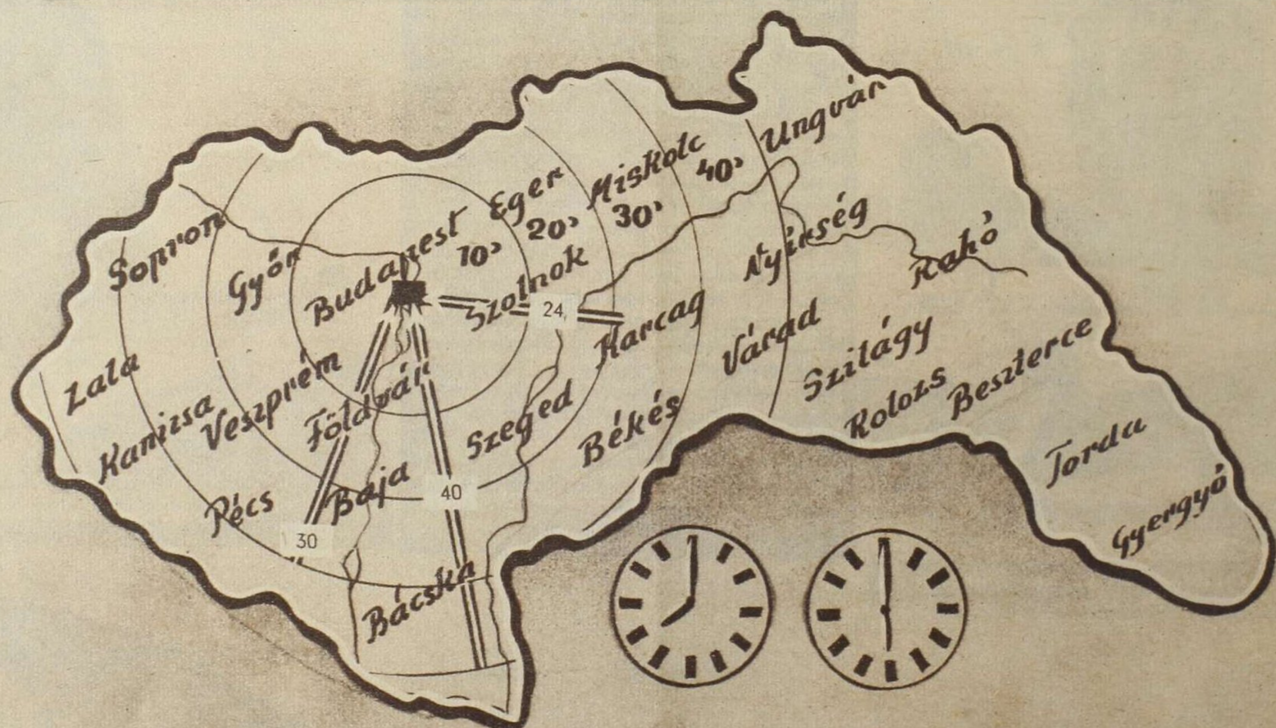
Az időjárás

A repülés technikája, de különösen a vakrepülés a háború folyamán rendkívüli mértékben tökéletesedett. Ilyen szempontból tehát az időjárás aligha vetne gátat a támadás lehetőségeinek. A rádióirányítás olyan mértékben tökéletesedett, hogy a támadó kötelék a legkedvezőtlenebb látási viszonyok esetén is olyan pontos helyzetközléseket kaphat irányító adóállomásaitól, hogy nagyobb célpont ellen eredményes szőnyegbombázást hajthat végre. A bombacélzó-készülékeken ma már olyan infravörös sugarakkal dolgozó betétet lehet elhelyezni, amelyek segítségével körülbelül 9000 méter magasságig az alatta elterülő felhőtakaróktól teljesen függetlenül és attól nem zavartatva látja a célpontját a bombázó gép irányzója. Ezzel a költséges berendezéssel azonban szőnyegbombázásnál csak a vezérgépet, vagyis osztályonként, esetleg ezredenként egy-egy gépet szerelnek fel.

A bevetés legnagyobb akadálya, ha a támadó gépek honi támaszpontja felett uralkodik kedvezőtlen időjárás. Ebben az esetben ugyanis a nappali gépeknek vakleszállást kellene végrehajtaniok, éjszaka pedig a vakleszállás megkönnyítését szolgáló műszaki segédberendezések hatótávolsága csökken. Arra vonatkozólag tehát, hogy az időjárás miatt várhatunk-e támadást vagy sem, nem a mi területünk felett uralkodó időjárás, hanem az ellenséges gépek bevetési támaszpontja feletti légköri viszonyok a döntők.

Légiveszély

Mint a hivatalos tájékoztató is közölte, a légiveszély jelzése annyit jelent, hogy az ellenséges repülőgépek az illető körzet határát annyira megközelítették, hogy repülési irányuk további megtartása mellett várható, hogy a körzetre a légiriadót is el kell rendelni. Maga a légiriadó jelzése



A nappali támadások időbeosztása: a legfontosabb ráreplési irányokkal és a hozzájuk tartozó idővel. A támadások általában reggel 8 óra és délután 6 óra között várhatók, leggyakoribbak a délelőtti támadások. A nappalok rövidülésével az időhatárok zsugorodnak és a támadások a déli órák felé tolódnak el. A beírt időadatok a budapesti körzet riasztásának várható időpontját jelzik a határkörzet időpontjától, percekben

viszont nem jelenti azt, szükségképpen, hogy az ellenséges gépek a körzet határát elérték, hanem csak annyit, hogy annyira megközelítették, hogy az esetleges légitámadásra szükséges minden előkészületet és óvatossági rendszabályt polgári és katonai téren egyaránt meg kell tenni. Sokszor előfordul, hogy a légiveszély jelzését nem követi légiriadó, mert a támadó kötelék irányt változtatott. Az is gyakran előfordul, hogy a légiveszély közlése után csak jóval később szólalnak meg a szirénák, mint ha az ellenséges gépek közvetlen, valódi »légvonal«-ban repültek volna a körzet felé. Ennek oka az, hogy a mai nehéz bombázógépek üzemanyagkészlete olyan nagy, hogy a gépek harcászati okokból, például a vadászvédelem megosztására vagy szín!elt támadások végrehajtására elegendő benzinnel rendelkeznek.

Mennyi idő mulva?

A minket érő légitámadások legnagyobb része déli, délkeleti vagy délnyugati irányból jön, ha a kárpáti arcvonal elsősorban helyi jellegű bombatámadásaitól eltekintünk. Az ellenséges zöm felvonulásáról a figyelő- és jelzőszolgálat állandóan tájékoztatja az illetékes légvédelmi szerveket, még jóval a határ elérése előtt. Így Budapest esetében a hozzánk legközelebb eső országhatár-rész a szegedi körzet irányában kb. 20—24 percre van, a Bácska-Baja körzetek irányában mintegy 40 percre, a pécsi körzet felé pedig mintegy 30 percre van, ha az ellenséges gépek átlagos repülési sebességének percenként 6.5 kilométert, vagyis óránként 390 km-t veszünk.

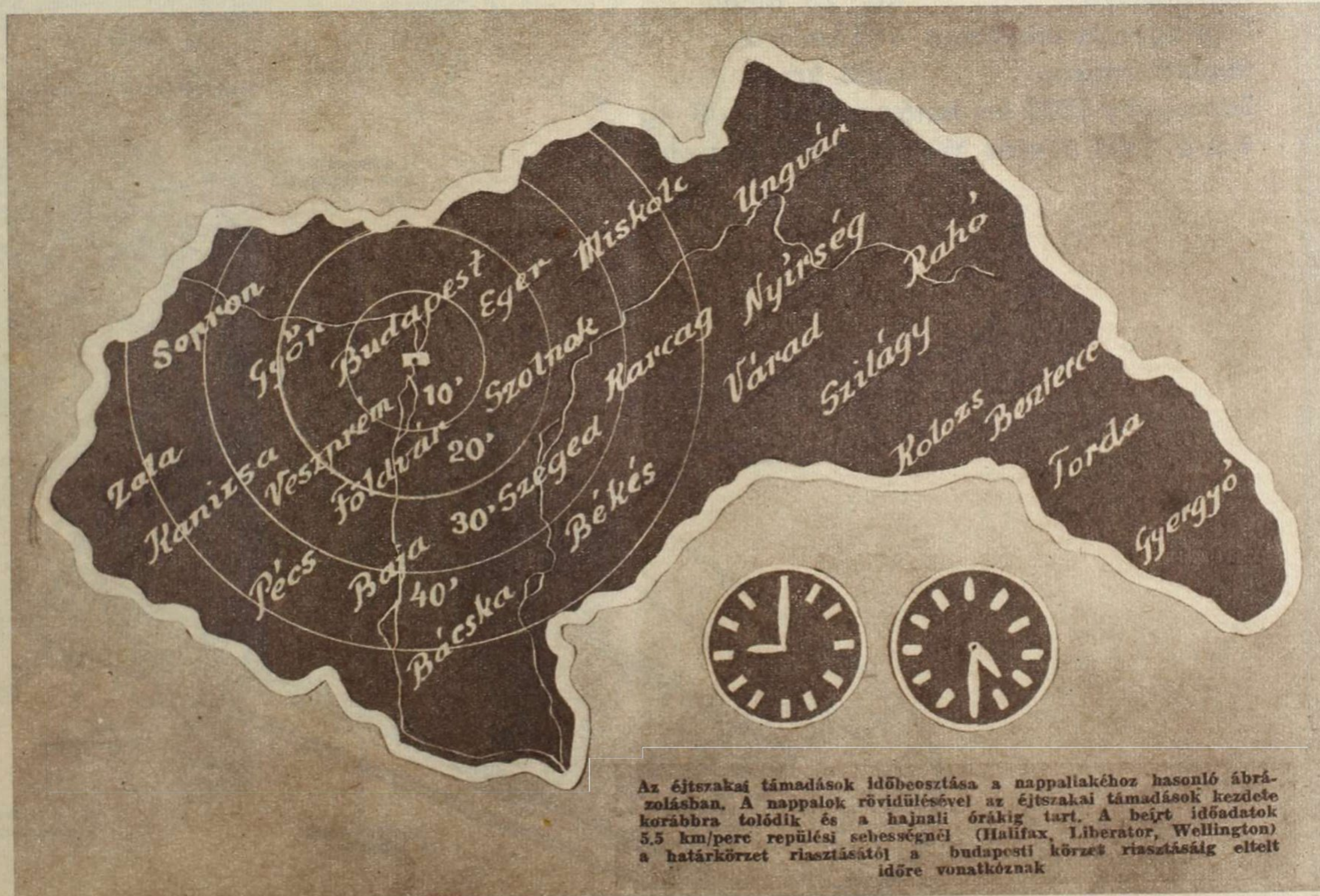
Ha tehát a gépek toronyiránt közvetlenül Budapestre repülnek rá, úgy a szegedi, bácskai, ill. pécsi körzetre közölt légiveszély időpontjától a »Légi veszély Budapest« jelzésig kb. éppen az említett 24, 40, ill. 30 perc telik el. Teljesen hasonló a helyzet a légiriadóval is, itt is körülbelül ilyen idők telnek el az egyes körzetek riasztása között. A repülési idők nagyságára vonatkozólag egyébként két térképünk adja meg a fontosabb adatokat, a nappali és éjtszakai viszonyokra. Az éjtszakai bombázógépek ugyanis általában percenként kb. 1 kilométerrel lassabbak a nappali gépeknél.

A légvédelmi tájékoztató

Az újonnan rendszeresített légvédelmi tájékoztató kitűnően közli a légi helyzetet, az ellenséges gépek kötelék-erejét, a repülési irányt és ezzel a várható támadási pontot is. A tájékoztató közli azt is, ha a gépek rajtunk átrepülnek, tehát, ha a délről berepült gépek észak felé elhagyták az ország területét vagy fordítva. Minthogy a gépek legtöbbször olaszországi támaszpontjaikra térnek vissza, ilyen esetekben várhatjuk, hogy a légiriadó — ezúttal a hazarepülés során, tehát fordított sorrendben — megismétlődik. Főleg az északi, tehát leginkább a soproni, győri, budapesti és egri körzetek lakosainak kell arra elkészülniök, hogy esetleg légi veszély közlése nélkül ismét riadóban lesz részük. Általában esetleges északról jövő támadás esetén a támadó gépek olyan hamar elérhetik az országhatárt és gyakran csak akkor kaphatunk róluk jelentést, úgyhogy ebben az esetben nem mindig van idő a légi veszély közlésére, illetve a légi veszély után rendkívül rövid idő, 2—3 percen belül megszólalhatnak a szirénák. Eddig még nem volt ugyan szó berepülési veszély észak-ról, kivéve, amikor a gépek előzőleg délről átrepültek minket, de mivel mindenre van eshetőség, célszerű figyelni a rádió első légi közlését, amikor a bemondó közli, hogy honnan várható a berepülés.

A légiháború elmult, mozgalmasabb hetei ismét megerősíthették, bennünk azt a tudatot, hogy jelzőszolgálatunk hivatása magaslatán áll s az új légoriasztási rendszer célszerűségét elismerve és abban bízva, hidegvérrel várjuk a támadásokat. Az új riasztási rendszer lehetővé teszi, hogy a munkaidőt a nemzet háborús erőfeszítése számára a végső lehetőségig kihasználjuk. Éljünk tehát ezzel és ne váljunk azzal is az ellenség céljainak eszközévé, hogy munkateljesítményünk a szükségesnél nagyobb időveszteség következtében kisebb lesz.

ne.



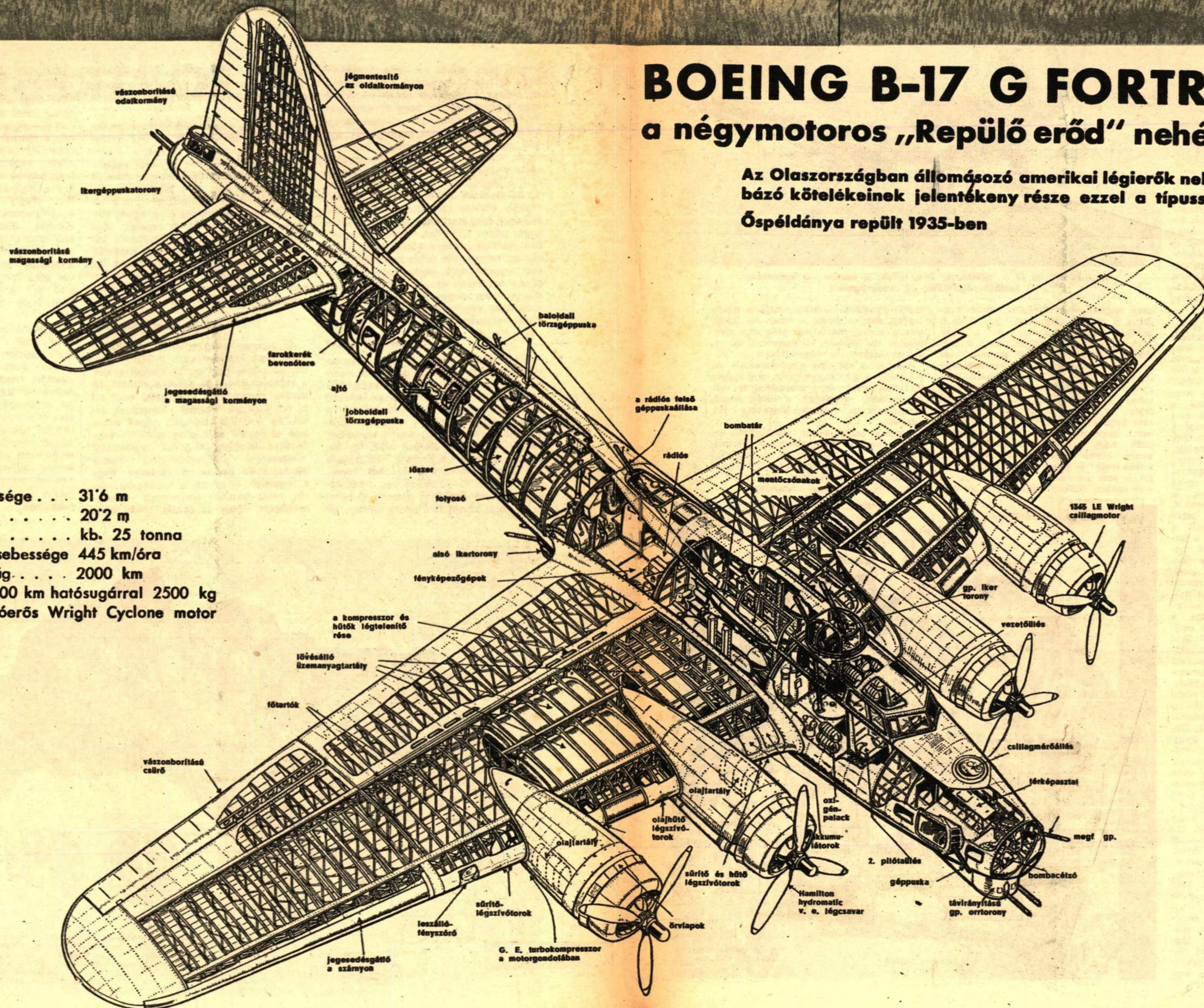
Az éjtszakai támadások időbeosztása a nappaliakéhoz hasonló ábrázolásban. A nappalok rövidülésével az éjtszakai támadások kezdete korábbra tolódik és a hajnali órákig tart. A beirt időadatok 5.5 km/perc repülési sebességnél (Halifax, Liberator, Wellington) a határkörzet riasztásától a budapesti körzet riasztásáig eltelt időre vonatkoznak

BOEING B-17 G FORTRESS III.

a négymotoros „Repülő erőd” nehézbombázó

Az Olaszországban állomásozó amerikai légierők nehézbombázó kötelékeinek jelentékeny része ezzel a típussal repül

Őspéldánya repült 1935-ben



Szárnyterjedtsége . . .	31'6 m
Törzshossza	20'2 m
Repülősúlya	kb. 25 tonna
Legnagyobb sebessége	445 km/óra
Repülőtávolság	2000 km

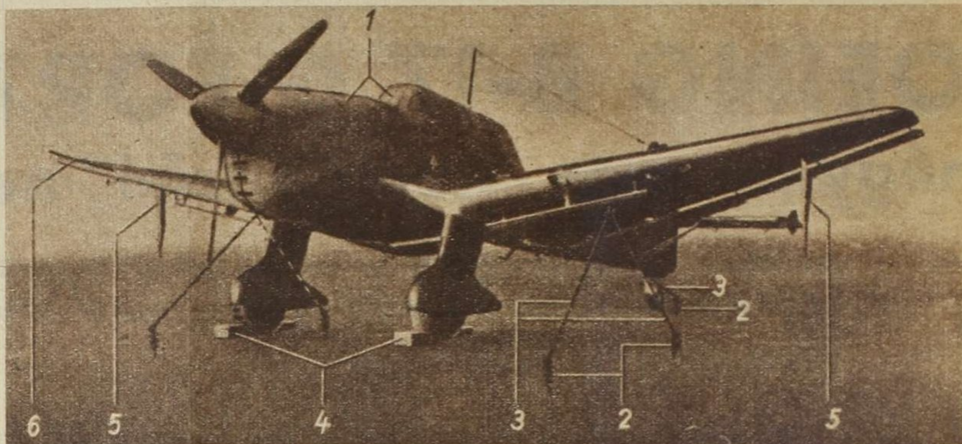
Bombasúly 1000 km hatósugárral 2500 kg

4 drb 1365 lóerős Wright Cyclone motor

Mikor felszállásra kész egy zuhanóbombázó?

Amíg egy zuhanóbombázó, jó magyarul stuka a levegőbe emelkedik, a repülők és a szakszemélyzet egyaránt alapos munkát végeznek. Amikor a főszerelő egyszerűen annyit jelent, hogy a gépek felszállásra készek, akkor ez a rövid mondat sok-sok szakember megfeszített munkáját foglalja magában. És különösen akkor, hogy ha, mint a zuhanóbombázóknál általában szokásos is, egy gépet nem egyszer, hanem többször is bevetnek napjában.

Kora hajnalban, amikor a repülőteret még köd lepi el, már munkának látnak a műszaki szakszemélyzet emberei. Először az 1200 lóerős motorról valamint a vezetőfülkéről veszik le a védőtakarót. Kioldják a gépet lekötő köteleket, utána eltávolítják a kormányszervek rögzítését és ha kell a gépet üzemanyaggal is ellátják. A szerelők feltöltik az olaj szintjét, majd a hűtővizet ellenőrzik. A gép hidraulikus segédberendezéseit is megvizsgálja, majd kipróbálja az oxigénpalackokat, amelyekben 140—150 atmoszféranyomásnak kell uralkdnia. Végül az egész gépet főbb szerkezeti részleteiben is ellenőrzi, megnézi a csapágyazásokat, a lőszert és a futóművet. Ha sehol semmi hiba, előbb a szerelő száll a repülőgépvezető ülésébe, de előbb a kerekeket féktuskókkal biztosítja. A motor indításához először az egyes távkapcsolót működteti, amely a fedélzeti hálózatot árammal látja el, azután a kettes és hármas kapcsolókat a műszerfalon, úgy a műszereket és a szerelékeket köti a hálózatba. Kinyitja a 4-es benzincsapot, zárja a víz és olajhűtő (5 és 6), majd a 7-es fogantyúval a légcsavar emelkedését állítja ki indulási helyzetbe. Időközben a segédszerelő kézi forgattyúval nagy fordulatszámmal gyorsítja az indítót. A vezetőülésben ülő szerelő a 8-as szivattyúval üzemanyagot juttat a vezetékbe. Ha az indító elérte legnagyobb fordulatszámát, a segédszerelő kezével int. Ekkor a szerelő bekapcsolja a 9. gyujtást. A nagy fordulatszámú lendítőkereket indító a motorra kapcsolva, azt átforgatja. A motor indulása után azonnal figyelni kell a 11. olajnyomásmérőt, amelynek 15 másodpercen belül a megfelelő olajnyomást kell mutatnia, különben le kell állítani a motort, hogy a csapágyak be ne süljenek. Ha az olajnyomás megfelelő, a 12. gázkart annyira kell kinyitni, hogy a motor 1000 percenkénti fordulatra gyorsuljon. A hűtővíz és olajhűtő mérőműszereket (13—14) állandóan figyelni kell. Ha a hűtővíz hőmérséklete legalább harminc fok, a fordulatszámot lehet növelni. A 7-es légcsavarállító segítségével meggyőződik annak rendes működéséről, majd az üzemanyag tápszivattyúk ellenőrzésére a motort felváltva az I. és II. szivattyúval működtetik. A szivattyú kapcsolása a 4-es

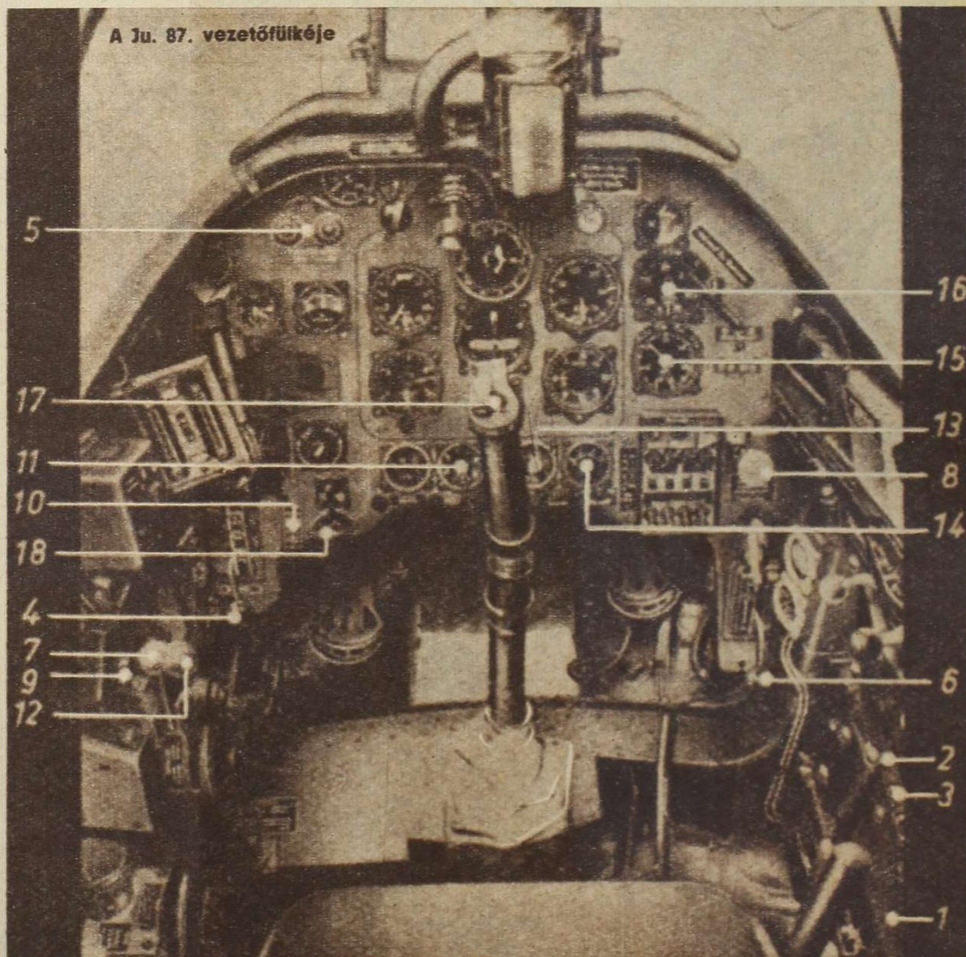


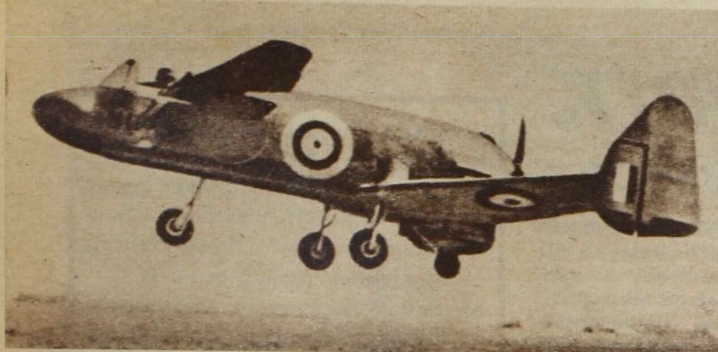
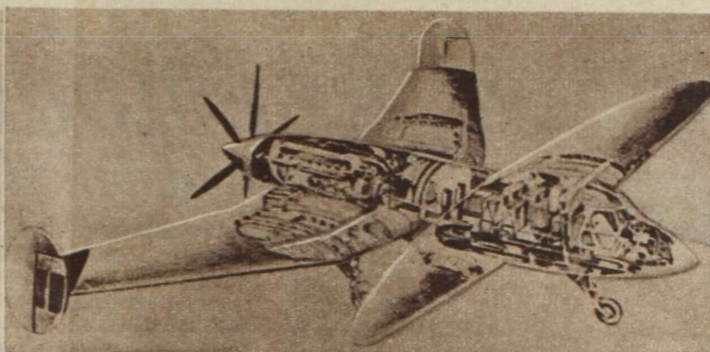
A „kikötött" Ju 87. 1) borítások, 2) cövekek, 3) huzalok, 4) féktuskók; 5) kormányrögzítések, 6) sebességmérő

csap segítségével történik. Most kezdődik a motor lefékezése. Az 5 és 6 hűtőket teljesen kinyitja és a 12-es gázkart lassanként teljes gázra állítja. Közben figyeli a töltési nyomás 15. mérőjét, amíg az 1, 4 atmoszférára növekszik és a 16. fordulatmérő felgyorsulását 2400 fordulatra. A 17. kormánybotot meg kell húzni, hogy a gép fejére ne álljon. A gyujtás ellenőrzésére egyszer az 1, egyszer a 2-es mágnesre kapcsol. A 11. olajnyomásmérő jelzi, hogy minden rendben van-e a kenés körül. Most a szerelő lassan visszaveszi a gázt, hogy a gépet a próba szét ne rázza, azután zárja a 4-es csapot, mire a motor leáll. Az álló motor gyujtását is kikapcsolja, a hűtők lapjait zárja, hogy a hűtő és kenőanyag meleg maradjon. Még egy nyomás a 18. hálózat kikapcsolóra és ezzel az áramot is megszüntette.

Közben a szerelők gondoskodnak arról, hogy a gép fegyverzete is el legyen látva lőszerrel és a bombákat is befüggesszék, ugyanígy a többi segédszemélyzet is teljesíti kiszabott feladatát.

Amikor pedig a gép vezetőjének jelentik, hogy a zuhanóbombázó felszállásra kész, az bízhatik is a kitűnően képzett és lelkiismeretes személyzet eredményes munkájában. Igy válik a szerelő is a győzelem részesévé.



Miles M. 35. kísérleti vadász együléses

A „SZITAKÖTŐ" REPÜLŐGÉP

Igen érdekes újfajta műszaki megoldással kísérletezik F. G. Miles angol repülőgéptervező, akinek nevét egyébként a háború előtti időkből sportrepülőgépek tervezésével kapcsolatban ismerhetjük és aki az angol légihaderő részére több, sorozatban is gyártott iskolagépet tervezett. A vezetése alatt álló vállalat — mint a német IDL és a svájci Interavia több száma beszámol — erősen készül a háború utáni időkre, kereskedelmi gépeket és repülőtereket tervez.

Az általa „szitakötő"-gépnek nevezett repülőgépek a kacsa- és a tandemgépek egyesítéséből származnak. A terhelés javarészét a hátsó, főszárny hordozza, de ugyancsak hordoz az első szárny is, tehát ebben különbözik a gép a kacsarepülőgéptől, ahol az első felület csupán stabilizálásra szolgál és a súly hordozásában jelentősen részt nem vesz. A megoldás előnye a tervező szerint, hogy ekkép a gép méretei kisebbre választhatók, hiszen a felhajtóerőt nem csupán a főszárny, hanem az elöl lévő kisebb mellékszárny is termeli. Az általános méretek csökkenése elsősorban katonai szempontból jelent előnyt és egyben a sebesség növelését is lehetővé teszi. Ezenfelül a gép törzse egész hosszában kihasználható, abban hasznos terhelés helyezhető el és nem vész el belőle a közönséges rendszerű repülőgépeken az irányfelületekhez közeleső, rakodásra már elégtelen keresztmetszetű tér. Ugyancsak kedvező a gép súlykoncentrációja is, tehát fordulékonyság és általános repülőtulajdonságok szempontjából a gép alkalmazása előnyöket biztosíthat.



M. 39. b.

A „szitakötő"-gép felszállás közben alig változtatja felületeinek állásszögét, a törzs alakja és a gép általános elrendezése rendkívül alkalmassá teszi az orrkerekes futómű beépítésére. Valóban, a repülőkísérletek során orrkerekes futóművekkel jó eredményeket értek el a Miles M. 35. és M. 39. B. mintájú gépek felszállása és leszállása során.

Hogy az elülső felület is jelentősen részt vesz a súly hordozásában, teszi lehetővé, hogy a repülőgépvezetőt ne hátra rakják, mint a kacsagépeken, hanem a törzsorr elejébe és ezzel a lehető legjobb kilátási viszonyokat biztosítja. A gép katonai alkalmazásának éppen ez az egyik legnagyobb előnye.

Az oldalkormány és az oldalirányfelület a főszárny két végén van osztott kivitelben, zárólapszerűen, ezzel a főszárny felhajtóerőeloszlása egyenletesebbé válik, ugyanakkor azonban indukált ellenállása is kisebb.

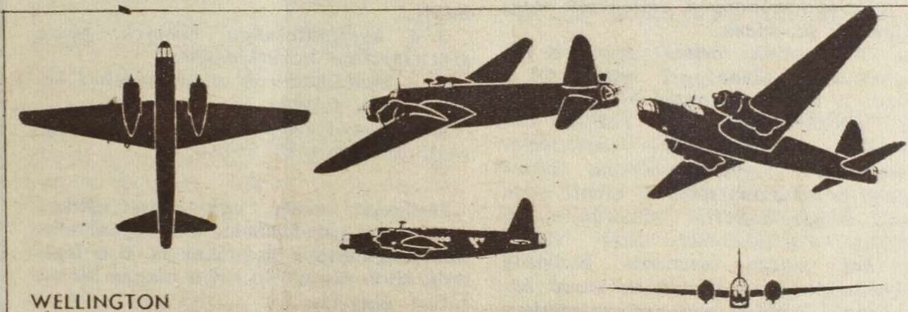
A gépből mindeddig két kísérleti típus készült.

Az együléses Miles M. 35. egy anyahajókra készülő fedélzeti vadász prototípusa, egymotoros tolólégcsavaros gép. A teljes méretű vadászgép 2000 lóerős motorral és az új Fairey kétszer háromágú ellentétes értelemben forgó kettős légcsavarral repül. Az orrkerekes futóművön kívül, hátul, a motor alatt és annak kímélésére még egy támasztókerék van. Az első felület, ellentétben a főszárnnyal, amely mélyszárnyú elrendezésű, vállszárnyú helyzetben van, a pilóta mögött. A különleges elrendezést a gép orrába több gépágyúból és géppuskából álló erős merev fegyverzet teszi lehetővé.

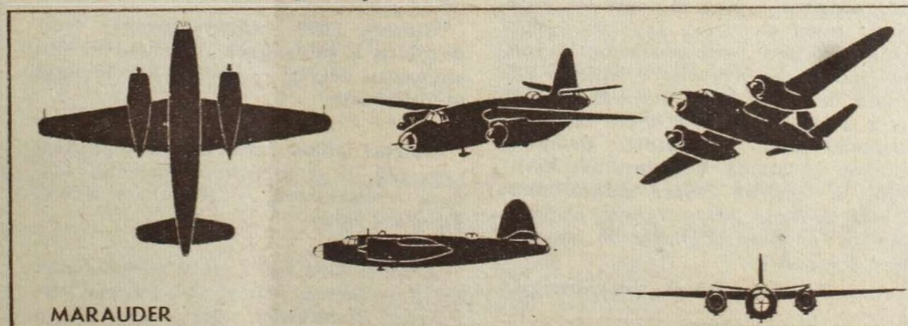
A Miles M—39B két motoros gép egy bombázó kísérleti példánya. Ennél az M35 típussal ellentétben a fő szárny vállfedelű elrendezésű és az előszárny mélyszárnyú. A lényegesen felnagyított méretű valódi gép két 2000 lóerő körüli nagyteljesítményű motorral fog repülni, míg a megépített kísérleti típusba két darab 200 lóerős Gipsy Six motor került.

Az új gépek kísérleti repülései egyelőre kielégítő eredménnyel folynak és ezért az üzem tervbe vette egy hasonló rendszerű, hatmotoros, nagyméretű utasszállító gép szerkesztését.

Ne téveszd össze!



A Vickers Wellington III. gépet főleg éjtszakai bombázásra, aknarakásra, nappal pedig torpedóvetőként alkalmazzák. A gép aknaszedő változatban is repül, törzse alatt nagy karikával. Két 1500 lóerős Bristol Hercules csillagmotorja van. Legnagyobb sebessége 420 km/óra, utazósebessége 330—350 km/óra. Személyzete 4—6 fő. Bombaterhe 1500—2500 kg. Karcsú szárnyáról jól felismerhető.



A Martin Marauder nappali közepes bombázógép. Két 2000 lóerős Wright Cyclone motorja van, ezzel legnagyobb sebessége 460 km/óra, utazósebessége 350—380 km/óra. Fegyverzete 8 nehéz géppuska. Bombaterhe 1200—1800 kg. Személyzete 5 főből áll. Felismerhető hosszú törzsorráról, trapézalakú szárnyáról, az iránysík mögötti géppuskaállásról.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Egyik vadászrepülő osztályunk augusztus 22-én aratta 98—102-ik légi győzelmét. A m. kir. honvéd légierők parancsnoka az alábbiakban fejezte ki elismerését és köszönetét a vadász osztály parancsnokának:

„Örömmel és büszkén értesültem arról, hogy az osztály a túlnyomó erejű angolszász légierővel folytatott önfeláldozó harcában augusztus hó 22-én újabb 4 légigyőzelmet ért el és ezzel a 102. légigyőzelmét aratta.

Elismerésemet és köszönetemet fejezem ki az osztály minden egyes katonájának, hajózó és földi személyzetének egyaránt. Példaadó bátorsággal, lelkes munkával sikerült nyomasztó fölényü ellenféllel szemben 100-ik légigyőzelmét elérni, sőt azt már túl is lépni.

Őszinte együttérzéssel gondolok a 100-ik légigyőzelem alkalmából az osztály hősi halottaira és sebesültjeire. Isten áldását kérem továbbra is az osztályra. Kísérje bevetéseit minél több légigyőzelem Hazánk sorsdöntő harcában.

vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy.“

*

Lőrincz Mátyás szakaszvezető a magyar repülő vitézségének és az önfeláldozásig menő bajtársiasságnak az angolszászokkal vívott légiharcban ragyogó példáját mutatta. A hős repülő haditettéről és soronkívüli előléptetéséről a következőképpen emlékezik meg a légierők parancsa:

„... Vadászaink óriási számbeli fölényben lévő ellenséggel vették fel a harcot. A túlerő mihamar kis részekre, egyes gépekre szórta szét a magyar kötelékeket. Lőrincz Mátyás szakaszvezetőnek már fogytán volt az üzemanyaga a hosszabb időn át vívott harc miatt. Ekkor hallotta rádióján egyik bajtársa segélykérését, akit három amerikai vadász támadott. Habozás nélkül segítségére sietett, vakmerő bátorsággal kezdte meg az egyenlőtlen harcot. Súlyos küzdelmet folytatott az amerikai vadászokkal, saját gépe is több találatot kapott, de vitéz magyar lélekkel küzdött bajtársáért és az ártatlanul legyilkolt magyar testvérekért. Nagy lelkiereje, párosulva kiváló repülő tudásával, meg is hozta az eredményt: mind a három Lightning-gépet lelőtte. Elöljáró parancsnoksága soronkívül valóságos őrmesterré léptette elő. Lőrincz őrmester igazi magyar vitézséget és a légierő minden egyes tagjának követendő példát mutatott. Örömmel rendelem el kiváló haditényének kihirdetését a légierők összes alakulatánál. Lőrincz Mátyás őrmesternek pedig a szolgálat nevében legteljesebb dicséretemet fejezem ki.

vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy.“

*

Göring Hellmuth repülőhadnagy, a birodalmi tábornagy unokaöccse, a normandiai harcokban, mint vadászrepülő, hősi halált halt. Göring Hellmuth az ötödik unokaöccse a tábornagynak, aki a második világháborúban hősi halált halt.

*

Az angolszász légierők ez év május végéig 4300, júniustól augusztus végéig pedig több mint 7000 repülőgépet vesztettek. Amíg az angolszász légierők egévi vesztesége tehát több mint 11.000 gép volt, addig a szovjetorosz légierők ugyanezen idő alatt mintegy 12.000 repülőgépet vesztettek. Az ellenség vesztesége ezek szerint 1944 első nyolc hónapjában a németekkel és az európai szövetségesekkel szemben 23.000 repülőgépre rúgott. A három nyári hónap emelkedő veszteségi adatait a német hírmagyarázók újtípusú vadászgépek alkalmazásával hozzák összefüggésbe. Természetesen az is közrejátszott, hogy az invázió alatt a légitevékenység megerősödött.

*

A német sajtó az angolszász légitámadásokkal kapcsolatban idézi az angol Cyril Falls szavait, aki azt állítja, hogy az angolszász légitámadások nem mérhetnek halálos csapást a német hadiiparra ötféle okból:

1. a német légvédelem miatt;
2. a német nép erkölcsi ellenálló ereje miatt;
3. a hadifontosságú üzemek gyors széttelepítése következtében;
4. a légitámadások elleni védelmi berendezések folytán és
5. a támadásokat követő gyors helyreállítások következtében.

*

Heilmann eredes, egy német ejtőernyős ezred parancsnoka, a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat is. Ő a légierők 30-ik tagja, aki ezt a magas kitüntetést elnyerte.

*

A svájci »Pilatus« repülőgépgyárban, Stansban, elkészült a gyár fennállása óta az első repülőgép: egy egymotoros, kisméretű utasszállító gép. Típusjelzése: »Pilatus« SB-2.

*

Mintegy 8000 szárnyasbomba esett Angliára a támadások megindulása óta augusztus végéig — közli a brit légügyi minisztérium.

*

Charles Tillon kommunista politikust nevezték ki az új francia kormány légügyi miniszterévé, — jelenti a Német Távirati Iroda.

*

A közel 6000 kg-os angol repülőbomba kifejlesztésében legnagyobb szerepe volt Patrick Huskinson vezérőrnagynak, a

*



XVIII.

— Megdobbant a szívem, ahogy végignéztem az egymás mellett suhanó fémtesteken. Sok kötelékrepülésben vettem már részt, mégis, ez most egészen más volt, ez nem csak kötelékrepülés volt, ennek a repülésnek már komoly feladata volt. S a gépek, a hű pajtások, mintha éreznék, hogy elérkezett végre a várvavárt óra, nekifeszítik szárnyukat a párás levegőnek, mintha ugrásra készülnének.

— Egymás után hívom az egymásközti távbeszélőn gépem személyzetét. Mind pontosan bejelentkeznek, az összeköttetés tehát jó. A huszadik percben szerelőlövészem jelenti, hogy az egyik vadász századunk már beérkezett, magasan fölöttünk követnek. Ők oltalmaznak bennünket az ellenséges vadászoktól. A másik vadász századot azonban sehol sem láttuk. Akkor még nem tudtuk, hogy ők akkor már élethalálharcukat vívták ellenfeleikkel, amelyben hét ellenséges gép égő mementója hullt alá a mélybe.

— Már negyven perce a levegőben vagyunk, amikor megfigyelőm Simon Béla hadnagy, akit tekintélyes súlya miatt folyton azzal bosszantottam, hogy ha előremászik a gondolába, fejnehéz lesz a gépem; egyszóval a jó öreg „légi-ballaszt" bemondja, hogy átléptük a határt! Tehát most kezdődik a „nagy játék", az én első nagy játékom.

— Valami megfeszült bennem. Olyan érzés volt, mint amikor éjtszakai lesen ülünk, és a vad már ott neszez valahol az orrunk előtt, csak éppen még nem látjuk.

— A felhőszint még lejjebb nyomott bennünket, magas hegyoldalak meredeztek bele a szürke gomolyagba mind a két oldalon. Leszorultunk egy völgybe. Néha másodpercekig nem látok semmit. Most örülök csak igazán, hogy a saját szakállamra oly sokat repültem felhőben, vakon, csak a műszereim után. Most ez már gyerek játék. Hirtelen minden átmenet nélkül ott úszik megint mellettem a parancsnoki gép. Sok időm nincs a nézdegélésre, mert a szűk völgyben egészen szoros köteléket repülünk, de jól látom elől a vezérraj három gépét. Jól vezetnek.

— Most kezd a völgy tágulni, és mintha a felhőalap is emelkedne. Alig, hogy ezt megállapítom, mi is kezdünk emelkedni, és tágul a kötelék is. Sokallom már az időt, és megkérdezem a megfigyelőmtől, hogy: „még nem vagyunk ott?" Azt mondja: „még két perc." Meresztem a szemeimet, de a szürke, párás levegő mindent elnyel.

— Már ismét kérdezni akarom Bélát, amikor az „Oszlop!" parancsot kapom a vezérgépről. Leveszem a gázt, motorjaim lehalkulnak, és besorolok az oszlopba. Most már itt kell lennie a célnak! Érzem, hogy az előttem haladó gép fokozza sebességét, mire én is mindjobban előrenyomom a gázkarokat. A sebességmérő mutatója már áthaladt a háromszázas szám előtt, s most... igen, egy villanás... még egy... még egy... sok, kis szünet, azután megint egy, kettő..., és most már tudom, hogy itt vagyunk, itt közvetlen a cél előtt, a villanások a vezérraj bombáinak fényei voltak, és utána a többi gépé.

— Már hallom a fejhallgatómon: „kicsit jobbra, jobbra, még jobbra... jó... jó... tartani..." megfigyelőm már céloz. Ebben a pillanatban érzem, hogy halálosan nyugodt vagyok. Mereven nézem a sztatoszkópot és a sebességmérőt, hogy a vetési elemek a célnál se változzanak, és figyelek megfigyelőm irányítására, aki egyenletes, nyugodt hangon állandóan mondja: „jó... jó... balra kicsit jó... tartani... tartani..."

— Most már nem lehet messze a cél, érzem, hogy már itt kell lennie alattunk, de nem nézhetek ki, csak a műszerekre...

— „Oldottam" — kiált fel Béla. Ösztönös mozdulattal teljesen bevágom a gázt, és hirtelen elfordítok. Én csak most nézhetek ki. S most nem tagadom, a torkomban érzem a szívem. Pokolian szép a látvány. Nagy fekete foltok, nehéz sötét füst és láng és roncsok... s már jönnek az utánam következő gépek, hogy még tökéletesebbé tegyék a pusztítást.

— A pillanat, amíg lenézhettem, a látvány, amire nyolcéves pilótaéletem minden percében vártam már eltűnt. Már ismét parancsnoki gépem mellett rohanok óránként 360 kilométeres sebességgel.

— Aznap este a vendéglő pincérei csillogó szemű, de halálosan fáradt társaságnak öntötték tele a poharaikat, és nem értették, hogy miért mosolygunk mindnyájan olyan bizakodóan, amikor felállunk, és poharaink összecsendülnek.

(Folytatjuk.)

v. J. Á

---

légügyi minisztérium lőszerügyi osztályvezetőjének, aki az egyik légitámadásnál 1941-ben az egyik szemevilágát elvesztette.

*

Lisszabon és Berlin között augusztus végén, illetve szeptember elején 11 napon át szünetelt a Lufthansa légijárata. A forgalom azóta ismét megindult. Mindkét irányban egy gép indul hetenként.

*

Tassari tábornokot, az olasz köztársasági légierő vezérkari főnökét állásától felmentették és nyugállományba helyezték.

*

Kínában — amint a „Magyar Szárnyak" legutóbb beszámolt róla — az amerikai repülőegységeket megerősítették és új repülőtereket létesítettek számukra. A kínai repülőterekről kiinduló amerikai repülőgépek — a Domei-iroda jelentése szerint — újabban megtévesztésképpen, japán felségjeleket használnak és éjjel a japán repülők jelzéseihez hasonló fényjeleket adnak.

*

A két részre szakadt Olaszország mindkét oldalán találunk olasz repülőket, azonos típusú repülőgépekkel. Badoglio olasz repülői eddig eredménytelenül kérték új szövetségeseiket, hogy lássák el őket gépanyaggal. Ez a kívánságuk nem talált meghallgatásra. Egyelőre csak a Szicíliában és Dél-Olaszországban talált olasz repülőgéproncsokból állítottak össze néhányszáz repülésre alkalmas gépet a délolaszországi repülőgépjavító műhelyekben anélkül azonban, hogy hozzájuk tartalékalkatrészekkel rendelkeznének s így e gépek élettartama rendkívül korlátozott.

Az olasz repülők által a szövetségeseknek nyujtott támogatás legértékesebbike az a 10.000 repülőgép- és motorszerelő, akiket a brit légierők földi szolgálatának átadtak.

*

40.000 ausztráliait képeztek ki eddig a légierők részére az ausztráliai, kanadai és délafrikai kiképző központokban. Ezidőszerint 18.000 ausztráliai van bevetve az R. A. F. kötelékében a különböző harctereken.

Repülő BAJTÁRSAK

CZILLEI GÉZA REGÉNYE.

(6) Aztán közelebb hajolt hozzá és sejtelmes mosollyal intett Az anyja mással volt elfoglalva s ketten voltak a szobában. Az ő szíve csordultig volt érzésekkel és Éva szemében is volt valami, amitől megborzongott. Az az egy hét, amit így együtt töltöttek, örökre bevésődött a lelkébe. Talán Évába is. Nem mondták, de bizonyosan érezték mindketten, hogy két olyan ember került közel egymáshoz, akik nem idegenek, akik többek mindennél, és mindenkinél.

— Béla, egy meglepetést készítettem magának erre a délutánra, — mondta a lány, amikor közel hajolt hozzá. És milyen forró volt a lehellete!

— Nagyon kedves, Éva ... — súgta ugyanolyan halkan Cserkuti.

— Hallgassa meg ezt a dalt... És az ujjai végigfutottak a billentyűkön. Először mély volt a hang, aztán ujjongó, mintha az egekig akart volna csapni... Mikor a végére ért, ráhajolt a zongorára.

— Ezt magának írtam ... a zenéjét is én csináltam ...

Cserkuti megfogta a lány vállát. Kényszerítette, hogy szembe nézzen vele és ez a tekintet azóta is ott él előtte. És ott élt bennee a dal is. És eljött vele a sátorba is. Mintha most is énekelné, mintha ott, közvetlen mellette énekelné ...

»Csak érte dobog a szívem...
Csak neki ragyog fel szemem...
Csak azért szép az életem ...
Mert halálosan szeretem ...«

— Mert halálosan szeretem! dúdolta Cserkuti, és behúnyta szemét, hogy jobban lássa, hogy jobban érezze, hogy jobban hallja a dal ritmusát, mely ott dobolt a szívében. És Éva szívében is...

A bejárat felől motoszkálás hallattszott.

— Ki az? — riadt fel merengéséből Cserkuti.

A zászlós feje jelent meg a sátornyíláson.

— Bocsáss meg, főhadnagy uram, ha úgy gondolod ... méltóztassál átfáradni hozzám. Készen vagyok...

Cserkuti nyelt egyet. Nem volt más választása, felkelt és megindult.

— Nem is hiszed, mennyire örülök, hogy téged láthatlak először vendégül. Tudod az ember néha babonás egy kicsit és én például most azt hiszem, hogy mint első vendégemhez az új szálláson, a legközelebb fogok hozzád kerülni, — áradozott a zászlós menet közben.

— Nem sok értelme van a babonának. Az ember egyszerűen kezébe veszi a sorsát és irányítja, — jegyezte meg a főhadnagy.

— Én hiszek abban a bizonyos sors könyvében. Kifejezetten ugyan nem vagyok fatalista, de van úgy, hogy bizonyos dolgokat megérzek. És ebben az érzésben a sors kedvezésének előjelét látom. Vagy talán te ezt másra magyarázod?

Cserkuti vállat vont. Eltűnődött a zászlós szavain és felötlött előtte, ha tényleg így van, akkor vajjon miért ellenszenves neki ez a mosolygó, kedélyes fiú? Hát igen, a Szepesy az más volt. De hiszen ez a szegény Bartos igazán nem tehet róla, hogy éppen őt vetette ide rossz sorsa!



— Meg aztán ugye, — fejtegette tovább Bartos, — az első benyomások maradandók az emberben. Amikor megláttalak, tudtam, hogy rokonszenvezni fogok veled ... Ne hidd, hogy ha máshoz osztottak volna be, ugyanezeket mondanám! Meggyőződésem, hogy te közelebb leszel hozzám, mint bárki más lett volna. Érzem. A sors hozzád hozott és én nagyon jó! tudom hogy ez a véletlen rám nézve csak jó lehet. Csak jó. Ezt határozottan érzem.

Cserkuti fanyar mosollyal legyintett.

— Kedves tőled, csak a sorsszerűséget nem tudnám elfogadni. Az ember akaratereje adja meg a dolgok mikénti alakulását. Hogy azután tudat alatt helyesen cselekszel, az más lapra tartozik, — mondta Cserkuti.

— Én ezt másképp fogalmaznám meg. Vagy mivel magyarázod meg azt, hogy az embert a sorsa lehetetlen dolgokon is keresztül vezeti? Mi a véleményed erről?

Diadalmasan csillogott a szeme, amikor a főhadnagyra nézett. Azt hitte, hogy zsákutcába hozta kérdésével.

— Nézd öregem, — mondta kis tűnődés után a főhadnagy és szembe fordult vele, — egyet jegyezz meg magadnak jól. Lehetetlen nincs, csak tehetetlen ember van...!

A sátor elé értek. Bartos udvariasan félre húzta Cserkuti előtt a bejárat lapját és előre engedte.

Cserkuti szétnézett. Elmosolyodott, mikor a példás rendet, kínos csinosságot meglátta. A zászlós követte tekintetével minden mozdulatát. Várta az elismerést.

— Ugy-e rendes kis lakás lett belőle? Csak a fű nőtt kicsit magasra a szőnyeg helyén, de így nagyobb az illuzió... — nevetett.

— Mindenki így kezdi, amikor ide kjiön, — gondolkodott el Cserkuti. — Nekem is volt mindenem. Megtalálhattál volna annakidején mindent, amit csak kívánni lehetett és most? Levetközi az ember hamarosan a hazulról hozott gondolkodást. Az első áttelepülésnél már elhagysz majd te is egy csomó felesleges dolgot. A nagy ládát — mutatott a sarokban levő hatalmas poggyászra, — olyan kicsire cseréled majd fel, hogy magad is kényelmesen elviheted. Amit megőrzöl, az benned lesz. Az emlékek. A gondolatok, amíg veled voltak az éjszakákon. Egy hazulról elhozott ábrándd, ami itt még jobban megszépül. Ezek azok, amik majd nehezek lesznek s nem lesz nagyon erőd egyéb haszontalansággal terhelni magad. Én tudom, mi ez. Benne élek...

Leültek szemben egymással. Bartos itallal kínálta meg Cserkutit és szalámit vett elő a kis szekrénykéből. Aztán különböző édességek kerültek az asztalra.

Amikor már alig volt valami az üveg fenekén, megoldódott a nyelvük. Cserkutiban mintha felszabadult volna a visszafojtott indulat, messzire ment tőle s a zászlósban már nem látott mást, mint egy új bajtársat, aki hazai, pesti levegőt hozott el hozzá az idegen ég alá.

— Van otthon valakid, Bandi bátyám, — érdeklődött Bartos.

— Hát... — vont vállat Cserkuti — van... Azt hiszem, hogy van...

— Régi szerelem?

Cserkuti nemet intett.

— És mennyire vagytok? — tudakolta félénkebben a zászlós.

(Folytatjuk)

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Többeknek. A legénységi repülőgépvezetői kiképzésre való jelentkezés határideje már lejárt, ezért kérvényürlapok további kiadását beszüntetjük.

Kósa Sándor, Rákosszentmihály. A szám és név elírása téves volt. Figyelmeztető sorait köszönjük. Örülünk, hogy bajtársaival együtt szeretettel, érdeklődéssel olvassák lapjainkat. Sajnos, a jelenlegi lapkorlátozó rendelkezések miatt az aktuális háborús anyag mellett nem jut annyi hely vitorlázó tárgyú cikkek részére, mint azt magunk is szeretnénk. A Wolf Hirth-könyv magyar fordítása egyébként technikai okokból nem jelent meg eddig.

Boldizsár István, Komárom. 1. Vitorlázó vizsga nem szükséges a felvételhez. 2. Természetesen kizárt dolog, hogy a Storch megálljon a levegőben. Legkisebb repülési sebessége 50 km, ellenszélben járó motorral kevesebb.

Weöres Mihály, Szombathely. 1. Kísérelje meg Németh József műszaki könyvkereskedésében, Horthy Miklós-út 15. 2. A jelzett szám két héten belül fog megjelenni. 3. Wright Cyclone vagy Twin Wasp motorokról, melyekkel a Liberator repül, részletes magyar nyelvű leírás nincs.

Nagy Jenő, Pázmánfalu. 1. Forduljon kérésével a Riadó szerkesztőségéhez, Mussolini-tér 4. 2. Az indítvány helyességének elbírálására nem vagyunk hivatottak.

Szüts László, Budapest. 1. A két repülőgépterv a kipróbált uton haladó elgondolások alapján készült. Képességeinek fejlesztésére folytassa munkáját és készüljön szorgalmasan a repülőmérnöki hivatásra, melyre kétségtelenül tehetsége van. 2. Lapunk 1941-es évfolyamának példányai kiadóhivatalunkban eredeti eladási áron kaphatók.

Burik István, Budapest. A jelenlegi abszolut magassági világrekordot Pezzi olasz repülő tartja. Caproni 161 típusú géppel 17.074 méter magasra emelkedett. A sebességi világrekord 755 km/óra, repülte Wendel kapitány (Németország) Messerschmitt Me 113 R gépével.

Ifj. Frei József, Szekszárd. 1. Elektromágneses távolságmérő. 2. A Fieseler Fi 156. gép sebessége 240 km/óra. 3. Mint gyakorlógép használatos.

Tősér György, Budapest. 1. Éjjeli bombázókat nem kísérik vadászok. 2. Lockheed Lightning kéttörzsű, kétmotoros nehéz vadászgép, North American Mustang távolsági vadász és néha Republic Thunderbolt magassági vadászgép. 3. Rendes légvédelmi ágyú tűzhatáskörlete 7—8000 méter magasságig terjed. Ezek az ágyúk képezik légvédelmi tüzérségünk tűzeszközeinek zömét. A nehéz légvédelmi ágyú kb. 10.000 méterig hatásos.

Princz Sándor, Székesfehérvár. A kérdéses képek nem a fronton, hanem egy hazai repülőtámaszponton készültek. Közelebbi felvilágosítást nincs módunkban adni.

Almásy János, L. 805. Forduljon kívánságával a lapunkban is hirdető Romhányi céghez. Sok reménye nincsen azonban arra, hogy a kért árut megkaphatja.

Pozsgay Andor, Pécs. A könyv beszerezhető kiadóhivatalunk útján, 32 pengős árban.

Kiss Dénes, Pánd. 1. A gép sebessége 440 km/óra, fegyverzetéről nem tudunk közelebbit. 2. A Grumman vadászgépről még nem közöltek adatokat. 3. A gép sebessége 420 km/óra, fegyverzete 2 db merev és 1 db forgatható géppuska.

Sárkány Ernő, Budapest. Repülőgépek felségjelei összefoglalóan megtalálhatók az Ifjú Repülők évkönyvében is.

Ifj. Varsányi Ernő, Ujpest. A Consolidated Catalina repülőcsónak orosz változatának típusjelzése GST. A JAK—7. vadásziskolagép, az MR—5 felderítő repülőcsónak. Az R—3. és R—5. elavult kétszárnyú felderítők.

Pelsőczy Andor, Őrszentmiklós. 1. A kérdezett Heinkel-gép típusszáma He 100. vagy He 112. U. 2. A Spitfire vadász motorja 1520 lóerős. 3. A gép kettő db Argus 450 típusú motorral repül, sebessége 380 km/óra, személyzete 3 fő, fegyverzete 2 db géppuska.

Az előző számunkban közölt keresztrejtvény megfejtése.

Vízszintes. 1. vöcsök. 7. tücsök. 13. orrszarvú. 15. ára. 16. író. 17. roc. 18. kvr. 19. mse. 22. ipala. 24. ic. 26. izzószálak. 27. cimke. 28. lirpá. 29. hm. 30. lkt. 31. tere. 32. biosz. 34. lsbb. 36. rossitten. 39. mák. 41. ortzec. 42. nemere. 44. ta, 46, dv, 47, amazonász. 53. ein. 55. levizitel. 57. ra. 58. engedékeny.

Függőleges. 1. vojnich. 2. örv. 3. crom. 4. ss. 5. őz. 6. kar. 7. tvc. 8. üu. 10. sákalrebme. 11. örvlap. 12. karakán. 14. robot. 20. siklószám. 21. ezeksie. 22. ízlelne. 23. páris. 25. cimbora. 33. ist. 33/a. et, 35. bárd. 36. rotter. 37. tc. 38. en, 40. kevély. 43. másik. 45. nove. 47. an. 48. aln. 49. zeg. 50. nid. 51. ázé. 52. zte. 54. ia. 56. en.







Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség: IV. Petőfi S. u. 16. Tel. 187-323. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*



Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



445053. — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. — Felelős: Kárpáti Antal igazgató.